F. E. B.

A. D. 1/E

3ª SECÇÃO

RELATÓRIO DA E

1945

729

F. E. B.
A. D. 1/E
3ª SECÇÃO

RELATÓRIO DA E. L. O.

1945

29

177

I-23
P-04
Nº7129

FORÇA EXPEDICIONÁRIA BRASILEIRA

ARTILHARIA DIVISIONÁRIA

1a. E. L. O.

Relatório sucinto dos fatos ocorridos durante os meses de NOVEMBRO e DEZEMBRO de 1944:

5 de Novembro - No campo existente no hipódromo de S. Rossore, realiza-se a ceremonia do batismo dos 9 aviões "PIPER CUB" pertencentes á Esquadrilha.

13 de Novembro - A Esquadrilha desloca-se para a Cidade de Pistoia, acampando no aeroporto S. Giorgio.

21 de Novembro - São realizadas as primeiras missões de observação aérea na frente de combate.

7 de Dezembro - Novo deslocamento da Esquadrilha para o campo construido no vale de SUVIANA, distando aproximadamente 10 quilômetros da frente.

8 de Dezembro - São recomeçados os vôos de observação e regulação de tiro.

12 de Dezembro - A Esquadrilha recebe a visita do Exmo. Snr. Ministro da Aéronáutica, tendo o mesmo percorrido todas as instalações; autoriza o Comando a licenciar e imediatamente convocar como Aspirantes a Oficial os seguintes sargentos pilotos: CORNÉLIO LOPES CANÇADO, JOEL CLAPP, CHAFIK BITTAR, FRANCIS FORSYTH FLEMING e JOSÉ WINTER SANTOS.

22 de Dezembro - Em consequência de uma pane no motor (formação de gelo no carburador) um dos aviões fez uma aterragem forçada, ficando inutilizado; o avião no estado, foi recolhido ao depósito de Florença, para recuperação. (Artillary Air Depot).

-o-o-o-o-o-o-

OBSERVAÇÕES:

1)- A 1a. E.L.O. realizou durante os meses de Novembro e Dezembro 86 missões de guerra, num

(Continua)

total de 122hs.40, sendo:

NOVEMBRO	-	30 vôos	-	41hs00
DEZEMBRO	-	56 vôos	-	81hs40

-o-o-o-o-

2)- Na estação atual, em que as condições atmosféricas facilitam a formação de gelo no cone difusor do carburador, não obstante estar ligado totalmente o aquecimento, acontece muitas vezes parar o motor do avião em pleno vôo, em razão daquela anomalia; tal pane naturalmente põe em perigo não só a vida dos tripulantes, como tambem a existência dos aviões. Em tais condições, uma aterragem feita não oferece absolutamente segurança alguma, de nada valendo a habilidade do piloto, ficando o mesmo apenas dependendo do fator sorte.

Éste comando é de parecer que a origem da pane reside ou na insuficiência de aquecimento no carburador ou na inadaptabilidade de um avião de turismo, por isso mesmo fragil e impraticavel na inclemência das condições atmosféricas em que é utilizado. Procurando resolver o problema, este comando determinou a vedação das janelas de ventilação do oleo e dos cilindros, que, apezar de não agirem diretamente sobre o aquecimento do carburador, tornam o ambiente mais aquecido, agindo portanto indiretamente; tal providência porém, não surtiu efeito satisfatório.

SUVIANA - JANEIRO DE 1945.

J.A.F. Belloc, Cap. Av.

JOÃO AFONSO FABRÍCIO BELLOC
Cmt.

1a. D. I. E.

A R T I L H A R I A   D I V I S I O N Á R I A

1a. ESQUADRILHA DE LIGAÇÃO E OBSERVAÇÃO

RELATÓRIO APRESENTADO PELO MAJOR AVIADOR COMANDANTE DA 1a. ESQUADRILHA DE LIGAÇÃO E OBSERVAÇÃO AO EXMO. SR. GENERAL COMANDANTE DA ARTILHARIA DIVISIONÁRIA DA 1a. D.I.E

-o-

PORTALBERA - JUNHO DE 1945

R E L A T Ó R I O

APRESENTADO PELO MAJOR AVIADOR COMANDANTE DA 1a. ESQUADRILHA DE LIGAÇÃO E OBSERVAÇÃO AO EXMO. SNR. GENERAL COMANDANTE DA ARTILHARIA DIVISIONÁRIA DA 1a. D. I. E.

A 1a. Esquadrilha de Ligação e Observação foi creada pelo Aviso nº 57, de 20 de Julho de 1944 - Ministério da Aeronáutica.

O seu objetivo foi atender a uma solicitação do Ministério da Guerra para que lhe fosse fornecido pessoal especializado afim de operar e manter os 10 aviões de observação e ligação destinados á 1a. D.I.E., da Força Expedicionária Brasileira.

O período compreendido entre a data da sua creação e o da apresentação do pessoal ao Chefe do Gabinete do M. G.(Bol. da 1a. D.I.E. nº de 14.VIII.1944) foi empregado na seleção dos pilotos convocados e demais providências concernentes a exames de saude, vacinação, recebimento de equipamento e de roupas apropriadas e especiais para clima frio.

Na mesma época e posteriormente, até as vésperas do embarque para o exterior em 20.IX.1944, foram estabelecidos os primeiros contactos dos pilotos com a equipe de observadores da A. D., composta de 10 oficiais de Artilharia, sendo 1 Capitão e 9 Tenentes Observadores. Nessa ocasião foram realisados os primeiros vôos de observação e regulação de tiro de artilharia levados a efeito no Campo de instrução de Gericinó sendo utilizados aviões "Fairchild" gentilmente cedidos pelo Snr. Cel. Fontenele, comandante da Escola de Aeronáutica.

Esses primeiros vôos tiveram o carater de ensaio e foram realizados dentro do espírito das "Instruções e Emprego dos Aviões de Observação" (Original do Exército Norte Americano - tradução do Estado Maior da Aeronáutica). A inadaptabilidade do aparelho de rádio no avião Fairchild impediu que esses vôos tivessem maior rendimento e eficiência.

A 19.IX.1944 o pessoal da 1a. E.L.O. que se encontrava á disposição do M. G. recebeu ordem de apresentar-se ao 1º do 1º R.Au.R., para efeito de embarque e transporte para o exterior; este foi levado a efeito no dia imediato, isto é, a 20 de Setembro a bordo do "A.P.116=General Meigh"

Os quatorze dias de travessia do Atlantico e do Mediterrâneo até a chegada do comboio ao Porto de Napoles, na Itália, a 6 de Outubro, transcorreram sem alteração.

Em Nápoles, a tropa permaneceu a bordo durante 4 dias, sendo em seguida transportada para Livorno e depois para Pisa, onde acampou num local denominado "San Rossore", em 11 de

Outúbro do mesmo ano.

Até então, nada estava estabelecido quanto á maneira de operar da E.L.O., isto é, se continuaria a existir como Unidade Independente ou, se conforme estabelecem os regulamentos americanos os seus elementos seriam distribuidos pelos Grupos de Artilharia e, neste caso os pilotos, mecânicos e aviões atuariam isoladamente, em proveito de seus próprios Grupos.

A 4 de Novembro de 1944, o Exmo. Snr. General Comandante da Artilharia Divisionária da 1a. D. I. E., resolveu pela constituição de uma Unidade Independente ou seja o agrupamento do pessoal da Aeronáutica e do pessoal de observação dos Grupos, constituindo assim uma Unidade Mixta sob este Comando e diretamente subordinada ao Comando da A. D.

A nova Unidade assim organizada, continuou com a denominação com que havia sido creada no Ministério da Aeronáutica, isto é, 1a. Esquadrilha de Ligação e Observação.

A 20.XI.1944 a E.L.O. organizou o seu primeiro acampamento como Unidade Independente, no Hipodromo de San Rossore onde a seguir foram recebidos o pessoal e material de observação dos Grupos, bem como o material de acampamento e de rancho indispensavel á sua vida autônoma.

A 25.XI.1945 foram recebidos 10 aviões tipo L-4, da dotação prevista, sendo montados e experimentados pelo pessoal da E.L.O., sendo então realizados vôos de adaptação das equipagens.

A 13.XI.1944 a E.L.O. transferiu o seu acampamento para o antigo aeroporto da Cidade de Pistoia, onde foram ultimados os preparativos para o inicio das operações.

A 21.XI.1944 foram iniciados os vôos de operações que constituiram a princípio num sistema de patrulhas da zona de operações da F.E.B. e que tinham como objetivo um maior conhecimento do terreno e das condições em que a E.L.O. iria operar.

No mês de Novembro foi realizado um total de horas de vôo, sendo que em missões de guerra.

A 7.XII.44 a E.L.O. novamente mudou de acampamento para as proximidades da Vila de Suviana, sita a 10 quilômetros da frente de combate, permanecendo alguns dias na mesma situação, acantonando a seguir no mesmo local.

A 12.XII.44 foi recebida a visita do Exmo. Snr. Ministro da Aeronáutica do Brasil que inspecionou os aviões e visitou as instalações do campo de pouso. Por ocasião da visita, S. Excia. autorizou este Comando a licenciar e imediatamente convocar para o serviço ativo da Aeronáutica como Aspirantes Aviadores da Reserva Convocada, os seguintes sargentos pilotos:

2S-Q-Av. CORNÉLIO LOPES CANÇADO
3S-Q-Pl. JOEL CLAPP

3S-Q-P1 LUIZ JOSÉ WINTER SANTOS
3S-Q-P1 FRANCIS FORSYTH FLEMING
3S-Q-P1 CHAFIK BITTAR

Durante os meses de Dezembro, Janeiro e Fevereiro em que a E.L.O. permaneceu em Suviana, as condições climatéricas por demais rigorosas, impediram um maior desenvolvimento das operações de vôo. As condições de frio e neve a que estavam sujeitos os aviões, provocaram algumas "panes" de motor por insuficiência de aquecimento do carburador, obrigando os pilotos a realizar aterragens forçadas, muitas vezes em más condições. Neste periodo a E.L.O. teve 5 aparelhos acidentados dos quais apenas um não poude ser recuperado; não houve danos pessoais. Por outro lado, o acúmulo de neve no campo de pouso obrigou os mecânicos a um trabalho árduo, não só para manter a pista desimpedida, como tambem a tomarem cuidados especiais com os aviões afim de que pelo acúmulo de neve nos planos a estrutura dos mesmos não sofresse danos.

Nos meses de Janeiro, Fevereiro e Março a E.L.O. realizou os seguintes vôos:

JANEIRO	104 Vôos	73	Missões de guerra	-	130hs20
FEVEREIRO	170 "	115	"	" -	245hs25
MARÇO	239 "	197	"	" -	409hs20

A 19.III.45 a E.L.O. transferiu o seu acampamento para a cidade de Porreta Terme.

Por ocasião da fase final da campanha da Itália em que a D.I.E. passou ao ataque, a E. L. O. ocupou as seguintes localidades:

MONTECCHIO em 27 de Abril de 1945
PIACENZA em 4 de Maio de 1945
PORTALBERA em 8 de Maio de 1945.

-o-

II - OPERAÇÕES

Os aviões da Esquadrilha de Ligação, sob a orientação dos S2 e S3 da A. D. foram empregados para as seguintes missões:

a)- PATRULHAS = Realizadas sobre o território inimigo numa profundidade de dez a quinze quilômetros da linha de frente e a uma altitude de oito a nove mil pés sobre o nivel do mar, ou sejam, cinco mil pés em relação ás elevações do campo de batalha. Estas patrulhas se sucediam a intervalos regulares, de modo a manterem uma cobertura ininterrupta de vigilância sobre a frente de combate durante o dia inteiro.

O objetivo destes vôos era a procura de movimentos do inimigo, de viaturas ou qualquer outra informação de interesse militar, e bem assim a constante vigilância sobre o ir inimigo, impedindo seus deslocamentos e dificultando o tiro de suas peças , facilmente visiveis do ar, quando em ação. Era de conhecimento geral, na frente de batalha, que a simples presença de um dos nossos aparelhos reduzia ao silêncio os canhões inimigos.

No que se refere á busca de informações militares, pode-se dizer que as Patrulhas não tiveram o efeito esperado, porque o inimigo, além de ser muito habil na arte da camuflagem, restringia ao mínimo os seus movimentos diurnos.

No entanto, estas missões foram muito eficazes na faze do ataque a Montese, quando várias posições de artilharia se deixaram assinalar, e foram imediatamente contra atacadas. Nesta mesma fase da campanha as patrulhas foram eficientes, localizando os trechos de estradas e pontes que o inimigo destruia, permitindo assim ao comando avaliar as suas intenções.

b)- REGULAÇÕES DE TIRO = Nestas missões o avião sobrevoava o objetivo nas mesmas condições das patrulhas e de maneira a favorecer ao observador a avaliação dos desvios. Estes eram comunicados á Central de Tiro para as necessárias correções.

Esta avaliação dos desvios dependia do senso do observador na noção de distância que no entanto foi rapidamente adquirida com muito pouco treinamento. A utilização da fotografia e plotagem dos tiros na mesma, eliminam qualquer erro de avaliação.

Durante a fase defensiva do vale do Reno, podemos dizer que a regulação aérea foi não só de real eficiência, como tambem indispensavel, pois o domínio inimigo de todas as elevações na frente de batalha, não permitia que tivesse-

mos observatórios terrestres. Tambem é de se acentuar a maior precisão e rapidez na condução do tiro que oferece a regulação aérea em relação á terrestre, pois por diversas vezes foram conseguidos impactos diretos em muitos poucos tiros.

c)- TIROS DE CONFRONTO = Foram realizadas muitas missões desta natureza, fazendo-se a plotagem sobre a fotografia.

HOSTILIDADE INIMIGA =

Os aparelhos de observação aérea foram por diversas vezes hostilizados pela Artilharia Anti-Aérea inimiga (20mm, 40mm e canhão 88), nunca porém tendo sido atingidos. A absoluta ausência de aviação inimiga permitiu que as observações aéreas tomassem nesta frente o desenvolvimento atingido, como sejam as patrulhas contínuas com mais de duas horas de vôo, penetrando a fundo no território inimigo e as regulações sobrevoando os objetivos, realizadas sem a proteção da aviação amiga.

A situação do campo de pouso com mais de trinta aviões de observação e a dez quilômetros da linha de frente, seria uma preza facil para um único avião de caça inimigo.

TRANSMISSÕES =

Os aparelhos de observação estavam equipados com rádio transmissores e receptores SCR 610 com dois canais sintonizados respectivamente para a A.D. e para um dos Grupos. Durante as missões , tanto de regulação como de patrulhas, os aparelhos mantinham-se em ligação permanente com aquela unidade, utilizando-se do outro canal, quando houvesse alguma missão particular ao Grupo.

No decorrer das operações tornou-se evidente a imperiosa necessidade de uma ligação telefônica da A. D. com o P.C. da E.L.O.

Tambem fez-se notar no P.C. da E.L.O. a falta de uma estação Radio telefônica capaz de entrar rapidamente em contato com os aviões.

-o-

ESTATÍSTICA DE VÔO DA E. L. O. NA ITÁLIA

Durante o período de 28 de Outubro de 1944 a 13 de Junho de 1945, época respectivamente, do recebimento e entrega dos aviões, a E.L.O. realizou cerca de 1.836 vôos, em missões de guerra, viagens diurnas , treinamento, experiências e instrução, segundo o relatório abaixo:

EM 1944:	HORAS	Missões de guerra	Vôos
Outubro	5hs55	-	15
Novembro	130hs50	24	195
Dezembro	102hs40	48	92
EM 1945:	130hs20	73	104
Janeiro			
Fevereiro	245hs25	115	170
Março	409hs20	197	239
Abril	468hs15	202	270
Maio	436hs55	-	497
Junho	254hs40	-	254
	==========	=====	=====
	2.184hs20	659	1.836

-o-

RELAÇÃO NOMINAL DO PESSOAL DA E. L. O.

a)- PILOTOS:

Major Av. João Afonso Fabrício Belloc - Cmte.
1º Ten. Av. João Torres Leite Soares - Chefe Pista
2º Ten. Av. Darci Pinto da Rocha Campos
2º Ten. Av. Arnaldo Vissotto
2º Ten. Av. Carlos Alberto Klotz
2º Ten. Av. Roberto Paulo Paranhas Taborda
Asp. Av. Cornélio Lopes Cançado
Asp. Av. Chafik Bittar
Asp. Av. Francis Forsyth Fleming
Asp. Av. Joel Clapp
Asp. Av. Luiz José Winter Santos

b)- INTENDENTE

2º Ten. I. Aer. José Ferreira da Cunha Filho

c)- OBSERVADORES:

Cap. Adhemar Gutierrez Ferreira
1º Ten. Jorge Augusto Vidal
1º Ten. Elber de Mello Henriques
1º Ten. Oswaldo Mescolin
1º Ten. Walter de Oliveira
1º Ten. Adalberto Vilas Bôas
1º Ten. Pedro Augusto Gomes Galvão
2º Ten. Mario Dias
2º Ten. Ionio Portella Ferreira Alves
2º Ten. Cauby Eduardo Maia

d)- MECÂNICOS:

SO-Q-Av. JoséeReis - Mecânico Chefe
3S-Q-Av. Orpheu Bertelli
3S-Q-Av. Roxael de Souza Pinto
3S-Q-Av. Mário Vicente de Oliveira
3S-Q-Av. Victor Zilber
3S-Q-Av. Ademétrio Dechatnek
3S-Q-Av. Levi Alves Carneiro
3S-Q-Av. Elidio Pereira
3S-Q-Av. Lirio Reis Santos
S-1 Waldemar Bittencourt
S-1 José Gomes de Figueiredo
S-1 Herbert Emigdio Nogueira
S-1 Jair Soares dos Santos

e)- RÁDIO ELETRICISTAS:

1S-Q-RT-VO Sebastião Rubens Tecles
S-1 Rubens Rossi Machado

f)- SERVIÇOS GERAIS:

S-1 Antonio Pioli
S-1 Fausto Vasques Villanova
Soldado Francisco Manuel da Silveira

g)- GARAGR:

Cabo Ex. José Luiz Torres - Mot. Chefe
S-1 Geraldo Perdigão - Motorista
S-1 Damião Rodrigues "
Sold. Milton de Oliveira Aj. Mot.
Sold. João Gomes de Andrade - Mot.
Sold. Alédio Magalhães - Motorista
Sold. Orlando Peixoto da Silva - Mot.

h)- COSINHA

Sold. Argemiro Bicudo de Almeida - Cos.
Sold. Jesuel Lopes de Oliveira - Cosinh.
Sold. Lourival Pinto Nascimento- Ajudante.

-o-

e)- <u>RÁDIO ELETRICISTAS</u>:

1S-Q-RT-VO Sebastião Rubens Tecles
S-1 Rubens Rossi Machado

f)- <u>SERVIÇOS GERAIS</u>:

S-1 Antonio Pioli
S-1 Fausto Vasques Villanova
Soldado Francisco Manuel da Silveira

g)- <u>GARAGE</u>:

Cabo Ex. José Luiz Torres - Mot. Chefe
S-1 Geraldo Perdigão - Motorista
S-1 Damião Rodrigues "
Sold. Milton de Oliveira Aj. Mot.
Sold. João Gomes de Andrade - Mot.
Sold. Alcídio Magalhães - Motorista
Sold. Orlando Peixoto da Silva - Mot.

h)- <u>COSINHA</u>

Sold. Argemiro Bicudo de Almeida - Cos.
Sold. Jesuel Lopes de Oliveira - Cosinh.
Sold. Lourival Pinto Nascimento- Ajudante.

-o-

M A T E R I A L =

Aviões PIPER CUB - L4H	10
Rádio transmissor e receptor SCR610	10
Paraquedas de assento SWITLY - SR	10
Paraquedas de encosto " " - KR	10
Roupas de vôo - B-10	10
Bolsas de ferramentas para mecânicos	10
Recipientes de 5 galões para gasolina	50

Ainda material de manutenção dos aviões, peças sobressalentes e material para pequenos reparos nos aviões e motores.

O combustivel e os lubrificantes utilizados, os mesmos empregados nas viaturas da F.E.B. foram fornecidos pelos orgãos especializados da 1a. D. I. E.

Todo o material de vôo, inclusive aviões, material de reparação e de manutenção especializadas, foi fornecido pelo A.A.F. nº 3 - D.U.A., orgão provedor de todas as unidades de observação do 5º Exército, geralmente sito a 60 ou 70 quilômetros da linha de frente e suprindo diretamente ás unidades de observação conforme as necessidades.

VIATURAS:

G.M.C. - 2 1/2	Ton	1
Dodge - 3/4	Ton	4
Jeep - 1/4	Ton	2
Reboque - 1	Ton.	1
Reboque - 1/4	Ton	2

Ainda material de manutenção de 1º escalão,etc.

MATERIAL DE ACAMPAMENTO E DE RANCHO:

Barracas tipo americano -Stone Comp.	2
Barracas tipo 10 praças	10
Fogão americano	2

-o-

CONSIDERAÇÕES GERAIS DESTE COMANDO

Tornou-se evidente no decorrer da vida da E.L.O., aqui na Itália, algumas deficiências de ordem administrativa, decorrentes do fato da E.L.O. não constar nas tabelas de efetivo da A. D. como Unidade Independente.

Não havendo organização tabelada, as suas seções foram creadas a medida das suas necessidades, a maioria das vezes com insuficiência de material e de pessoal especializado, principalmente, no que se refere á garage, manutenção de viaturas, rancho, carpintaria, etc. Acresce ainda, o fato da Unidade ser composta de elementos de dois Ministérios e não possuir uma vida administrativa em comum, pois as alterações do pessoal do Exército, bem como pagamento de vencimentos e vantagens e equipamento ser feito nos respectivos Grupos, emquanto que os da Aeronáutica tudo correndo por conta deste Ministério.

Além das falhas de origem, foi sentida a falta de uma seção de Operações com uma Estação Radio-Telefônica para controle dos aviões e pessoal especializado (um sgt. e dois soldados)., aos quais seriam entregues o registro das missões mapas, estatisticas de vôo, relatórios e tudo o mais concernente ás operações.

Quanto ao modo de emprego e as possibilidades dos aviões de observação, é dificil qualquer generalização, pois estes são função do terreno a sobrevoar e das possibilidades da aviação inimiga; creio mesmo que numa frente com predominio aéreo inimigo, a observação aérea seria, nestas condições sinão inexistente, pelo menos muito reduzida.

Convém tambem assinalar que, tanto a pilotagem dos pequenos aviões de turismo, como a observação aérea, incluindo a regulação de tiro, são muito fáceis e perfeitamente realizaveis por uma só pessoa. Não vejo necessidade de um piloto e de um observador, uma vez que ambas as missões podem ser efetuadas por uma só pessoa, como é de comum procedimento nas unidades americanas de Observação (A.O.P.).

A convocação de civis com os conhecimentos de aviação adquiridos em Aeroclubes e com o curso secundário completo preenche perfeitamente as condições do piloto-observador, pois estas missões não requerem outros conhecimentos especiais; fica restando ao Cmte., oficial de curso, o encargo da sua orientação e procedimento. Analogamente, tambem se encontram nos aero-clubes mecânicos em condições de atender a todas as necessidades de uma unidade de observação.

João Afonso Fabricio Belloc
Maj. Av. Cmt.
JOÃO AFONSO FABRICIO BELLOC-Maj.Av